

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 17: Protección del medio ambiente****REPERCUSIONES DEL RUIDO DE LAS AERONAVES
EN LA CALIDAD DEL AIRE LOCAL**

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

La OACI y sus Estados miembros se han comprometido a limitar o reducir la el número de personas afectadas por niveles significativos de ruido de aeronaves y a limitar o reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en la calidad del aire local. La OACI y sus Estados miembros han tomado medidas importantes para reducir el impacto del ruido en la calidad del aire local mediante la adopción de políticas, normas y orientaciones. Los Estados Unidos desean reconocer el progreso logrado en cada una de estas áreas y alentar más iniciativas para reducir las repercusiones del ruido en la calidad del aire local.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) Alentar plenamente al Consejo a adoptar la norma acústica propuesta en el Capítulo 14 y reconocer que la misma representa un paso significativo hacia la reducción del ruido de las aeronaves en la fuente;
- b) Apoyar la recomendación del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación alentando a los Estados a que no introduzcan restricciones operacionales con respecto a las aeronaves que cumplen la norma de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 4 y/o 14, una vez que haya sido adoptada por el Consejo;
- c) Reafirmar el compromiso con respecto a la adopción de un enfoque equilibrado, incluida la Orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido (Doc 9829), reconociendo que no deberían aplicarse restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado cada uno de los otros elementos; y
- d) Reconocer el progreso logrado y la labor en curso para tratar la cuestión del impacto de las emisiones en la calidad del aire local y apoyar la labor ulterior relacionada con la elaboración de requisitos de certificación para las emisiones de PM no volátil.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C – <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI y sus Estados miembros se han comprometido a limitar o reducir el número de las personas afectadas por niveles significativos de ruido de aeronaves y a limitar o reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en la calidad del aire local. La OACI y sus Estados miembros han tomado medidas importantes para mitigar el impacto del ruido en la calidad del aire local mediante la adopción de políticas, normas y orientaciones. Los Estados Unidos desean reconocer el progreso logrado en cada una de estas áreas y alentar las iniciativas ulteriores que conduzcan a mitigar las repercusiones del ruido en la calidad del aire local.

2. REDUCCIÓN DEL IMPACTO DEL RUIDO

2.1 En febrero de 2013, el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) recomendó la adopción de la norma sobre ruido del “Capítulo 14”. Después de efectuar un análisis de beneficios y eficacia de costos, en congruencia con las atribuciones del CAEP, dicho Comité recomendó la adopción de una nueva norma que resultará en una reducción de 7 decibelios de nivel efectivo de ruido percibido (EPNdB) con respecto a la actual norma del Capítulo 4. Los Estados Unidos respaldan firmemente la norma propuesta del Capítulo 14 para su adopción por el Consejo de la OACI.

2.2 Al tomar la decisión de recomendar la adopción de la norma sobre ruido del Capítulo 14, el CAEP también recomendó que se alentara a los Estados a no introducir restricciones operacionales a las aeronaves que cumplieran los requisitos de homologación acústica dispuestos en la norma que figura en el Anexo 16 Volumen I, Capítulo 4 y Capítulo 14. Los Estados Unidos apoyan esta recomendación y recomiendan la adopción del siguiente texto: que “se aliente a los Estados a no introducir restricciones operacionales a las aeronaves que cumplen la norma de homologación acústica del Anexo 16 Volumen I, Capítulo 4 y/o 14,” una vez que el Capítulo 14 haya sido adoptado por el Consejo de la OACI.

2.3 En 2001, la OACI adoptó el enfoque equilibrado respecto a la gestión del ruido de las aeronaves. Desde entonces, los Estados miembros de la OACI han reafirmando continuamente el enfoque equilibrado como la política apropiada para reducir el ruido de las aeronaves y esto se refleja en la Resolución A37-18 de la Asamblea de 2010. El enfoque equilibrado consta de cuatro elementos principales: 1) reducción del ruido de las aeronaves en la fuente; 2) planificación y gestión de la utilización de los terrenos; 3) procedimientos operacionales de atenuación del ruido; y 4) restricciones a las operaciones. La norma propuesta en el Capítulo 14 representa un ejemplo de una medida para abordar el primer elemento del enfoque equilibrado mediante la reducción del ruido en la fuente.

2.4 El enfoque equilibrado exige adoptar un enfoque adaptado a cada aeropuerto para la reducción del ruido y conceder igual consideración a cada uno de los elementos. Sin embargo, cabe señalar que, conforme a lo acordado por la 33 Asamblea en 2001 y reafirmado desde entonces, no deberían aplicarse restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado los beneficios que se obtendrían de los otros elementos.

2.5 Mediante la promulgación de legislación y reglamentación, los Estados Unidos aplican plenamente el enfoque equilibrado para abordar la cuestión del ruido de las aeronaves. El Programa de planificación compatible con el ruido de la FAA (14 CFR Parte 150) es un programa normativo con arreglo al cual los aeropuertos elaboran planes para gestionar y abordar el impacto del ruido de las aeronaves. Por otra parte, cuando se requiere obtener una restricción a las operaciones, los aeropuertos deben presentar una solicitud a la FAA, en virtud del Título 14 del CFR, Parte 161, y demostrar varios factores, entre otros, que la restricción es razonable, que no puede lograrse mediante medios menos onerosos y no ocasiona obstáculos al comercio interestatal. Los Estados Unidos alientan a los demás Estados miembros de la OACI a que continúen apoyando el enfoque equilibrado y lo apliquen

continuamente al tratar el problema del ruido. En especial, los Estados no deberían centrarse únicamente en imponer restricciones a las operaciones como medio para reducir el ruido, sino que deberían analizar todos los principios del enfoque equilibrado.

3. REDUCCIÓN DEL IMPACTO DE LAS EMISIONES EN LA CALIDAD DEL AIRE LOCAL

3.1 El tratamiento del impacto potencial de las emisiones de los motores de las aeronaves en la calidad del aire local constituye un elemento importante para reducir el impacto de la aviación en el medio ambiente. Las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) y materia particulada (PM) de los motores de las aeronaves tienen un impacto potencial en la calidad del aire local. Si bien las emisiones de las aeronaves tan solo son una de las fuentes que afectan la calidad del aire local, es importante mejorar los conocimientos científicos sobre las repercusiones de la aviación y tomar medidas para reducir el impacto de estas emisiones.

3.2 En 2010, la OACI adoptó una nueva norma sobre el NO_x para los motores de aeronave. Esta norma entrará en vigor el 31 de diciembre de 2013 y representa una mejora de un 15% con respecto a la norma existente. Considerando la inminente aplicación de la nueva norma sobre el NO_x, los Estados Unidos no recomienda que ésta se someta a una reevaluación en un futuro próximo pero destaca la necesidad de evaluar periódicamente las emisiones de NO_x y las nuevas tecnologías.

3.3 La OACI está abordando la cuestión de las emisiones de PM de los motores de las aeronaves. Las emisiones de PM tienen dos componentes, PM no volátil y PM volátil. En el seno del CAEP se están llevando a cabo evaluaciones más a fondo sobre la PM no volátil para elaborar metodologías que permitan caracterizar las emisiones de PM no volátil de los motores de las aeronaves y elaborar requisitos de certificación para las emisiones de PM no volátil. Se espera que esta iniciativa conduzca al establecimiento de una nueva norma de la OACI para motores relativa a las emisiones de PM no volátil tanto respecto a la masa como al número. Los Estados Unidos y otros países han contribuido dedicando tiempo y recursos para adelantar la tarea sobre la PM, pero se necesita el continuo apoyo y recursos adicionales de un mayor número de países para poder continuar la labor en este campo.

4. CONCLUSIÓN

4.1 El compromiso contraído por la OACI en materia ambiental de reducir el número de personas afectadas por niveles significativos de ruido y mitigar el impacto de las emisiones en la calidad del aire local continúa entre los compromisos clave en el ámbito de la protección del medio ambiente. Los Estados Unidos desean reconocer los adelantos logrados en el ámbito del ruido y la calidad del aire local, incluyendo la norma sobre ruido propuesta en el Capítulo 14 y, al mismo tiempo, desea destacar la necesidad de continuar trabajando en este campo y tratar la cuestión de las emisiones de PM.